

A hazai ipari parki vállalkozások közlekedési kapcsolatai egy felmérés tükrében

Az elmúlt évtizedekben számos ipari park létesült hazánkban, eltérő közlekedési adottságokkal. Kérdés, hogy azok mennyiben felelnek meg a különböző időpontokban betelepült vállalkozásoknak? Tulajdonképpen ennek megválaszolására tesznek kísérletet a szerzők egy empirikus kutatás tapasztalatainak összegzésével. Ez többek között azért lényeges, mert kihat a cégek működésére, hatékonyságára és versenyképességére is.

Kiss Éva –Tiner Tibor – Kovács András

tudományos tanácsadó,
az MTA doktora
MTA CSFK Földrajztu-
dományi Intézet
kiss.eva@csfk.mta.hu

tudományos főmunka-
társ, kandidátus
MTA CSFK Földrajztu-
dományi Intézet
tiner.tibor@csfk.mta.hu

tanszékezető,
főiskolai docens, Ph.D
Edutus Főiskola, Tatabánya
kovacs.andras@edutus.hu

1. BEVEZETÉS

Az OTKA projekt (K75906) keretében az elmúlt években végzett kutatás részeként 2010-ben felmértük a hazai ipari parkok közlekedési adottságait. A vizsgálat tapasztalatait a Közlekedéstudományi Szemle 2012 decemberében megjelent számában tettük közé [4]. A mostani írásunkban, ami lényegében az előzőek folytatása, azt mutatjuk be, hogy milyen összefüggés van az ipari parkok és vállalkozásaik közlekedési igényei és lehetőségei között, mindamellett, hogy a vizsgált cégek közlekedési adottságait is részletesen elemezzük. A korábbi, 2010-ben már működő ipari parkok körében lebonyolított kérdőíves felmérés során a 210 ipari parkból 72 ipari park választott a kérdőívekre, amelyeket közlekedési kapcsolataik telephelyválasztásban játszott szerepe alapján típusokba soroltunk. Közülük került kiválasztásra egyfelől a közlekedési kapcsolat típusa szerint 26 olyan ipari park, amelyek a további vizsgálódások színterét képezték. Másfelől arra is törekedtünk, hogy egy-egy régiót 3-4 ipari park képviseljen úgy, hogy viszonylag egyenletes legyen az ipari parkok és vállalkozásaik térbeli megoszlása. Ez a törekvés azonban nem teljesült maradéktalanul, mert az Alföld középső és déli részéről, valamint a

Dunántúl Sopron-Szeksárd vonal menti térségéből (néha a többszöri megkeresés ellenére is) csak kevés kérdőív érkezett vissza. A felmérés időbeli elhúzóda pedig nem tette lehetővé, hogy ezen „fehér foltokban” újabb ipari parkokat, illetve azok vállalkozásait megkeressük.

A kiválasztott, különböző közlekedési kapcsolattípusokba sorolt ipari parkokban működő vállalkozások köréből 2011-ben elsődlegesen azokat kezeltük meg, amelyek tevékenységük jellege alapján szállítási igényesebbnek bizonyultak, és ahol a közlekedési kapcsolatok színvonalának feltehetően nagyobb jelentősége van a cég életében, kiváltképp a termelési és értékesítési kapcsolatokban. A kérdések egyrészt a vállalkozások fontosabb ismérveire (alapítás éve, profilja, tulajdonosi szerkezet, foglalkoztatottak száma) vonatkoztak, másrészt az ipari parkok közlekedéshálózati helyzetére, az ipari parkon belüli közlekedési infrastruktúra színvonalára, a betelepülés okára, a cég input-output termékforgalmának volumenére és annak szezonális változására, valamint a beszállítások forrásterületeire és a kiszállítások célállomásaira.

Összesen 83 cég (a megkeresett ipari parkokban nyilvántartott cégek közel 13%-a) vállalkozott a

kérdőívek kitöltésére, ami relatíve szerény részvételi hajlandóságot tükröz. Ez arra vezethető vissza, hogy a gazdaság különböző területein működő vállalkozások nem szívesen szolgáltatnak semmilyen információt tevékenységükről „üzleti titokra” hivatkozva. Hazánk első ipari parkjába, a Győri Ipari Parkba küldtük ki a legtöbb (93) kérdőívet, mert az sok, jól működő vállalkozásnak ad otthont, de közülük csak 17 választott. Ez az összes válasz mintegy 20%-a. A vizsgált ipari parkok zöméből 2-6 válasz érkezett vissza, míg egyharmadukból csak egy. Az eltérő válaszolási arány azzal magyarázható, hogy az egyes ipari parkokban különbözően alakult a vállalkozások száma, s köztük azoké is, amelyek ténylegesen működtek és szállítási igényesek voltak. Ráadásul a válaszolási hajlandóságban is nagyban különböztek a cégek. Mindezek ellenére mégis úgy véljük, hogy a kapott válaszok feldolgozása lehetővé tette a különböző ipari parkokba települt vállalkozások eltérő közlekedési és szállítási igényeinek, azok fontosabb sajátosságainak feltárását. A továbbiakban ezeket foglaljuk össze, és egyúttal azt is megjegyezzük, hogy bár megállapításaink alapvetően az empirikus kutatás tapasztalatait tükrözik, azok

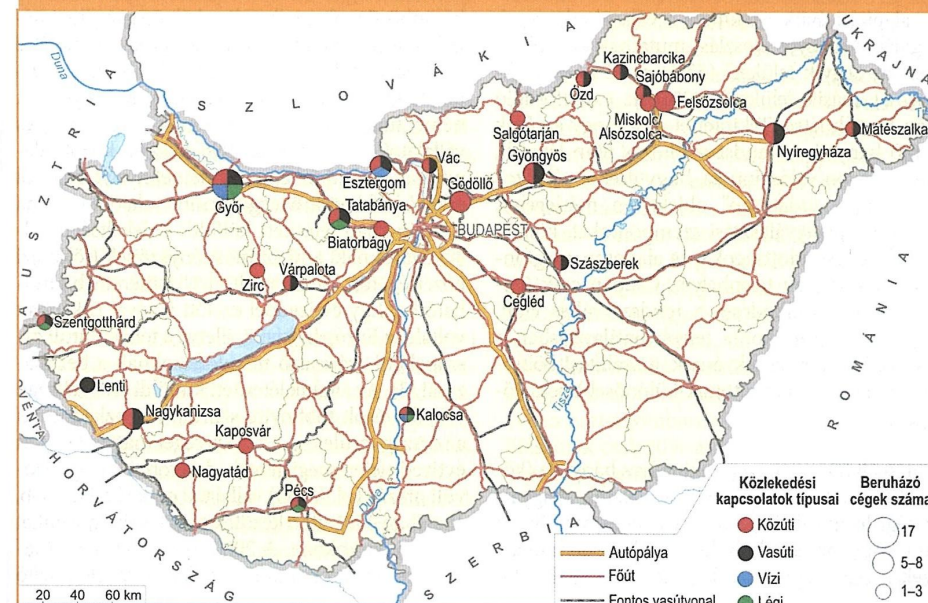
bizonyos fokig támpontul szolgálhatnak az összes ipari parki vállalkozás közlekedési kapcsolatainak megítéléséhez is.

A tanulmány első részében, a bevezetés után a vizsgált vállalkozások néhány fontosabb jellemzőjét mutatjuk be, majd a közlekedési adottságok és a szállítások elemzése következik a második részben, az összefoglalás előtt.

2. A VÁLLALKOZÁSOK NÉHÁNY JELENTŐSEBB ISMÉRVE

Közlekedési helyzetükkel összefüggésben a vizsgált cégek többsége (64,2%) azt jelezte, hogy kedvező kapcsolódási lehetőségeik vannak az autópályákhoz, míg 38,4%-nak a vasúti fővonalakhoz. Csak néhányuk említette, hogy működésének fontos közlekedési tényezője a közeli repülőtér vagy folyami kikötő. A válaszok előbb említett megoszlása is azt a hipotézist erősíti, miszerint Magyarországon a szállítási igényes vállalatok a legjobb főútvonalai és vasúti elérhetőséggel rendelkező ipari parkokba települtek. Ide sorolhatók - a választ adó vállalkozások alapján - azok

1. ábra: A vizsgált vállalkozások típusai a különböző közlekedési ágazatokhoz való kapcsolódási lehetőségük szerint, 2011. Forrás: 2011.évi felmérés



is amelyek az ország északi harmadának Ny-K-i irányú nemzetközi közlekedési tengelye (Győr–Budapest–Miskolc–Nyíregyháza vonal) mentén fekszenek (1. ábra).

A jobbára szállításigényes vállalkozások régiók közötti megoszlása jelentős arányú nyugat-dunántúli (27 cég) és észak-magyarországi (17 cég) koncentrációról árulkodik, ami többek között annak a következménye, hogy ezek az országrészek már korábban is az átlagosnál jóval kedvezőbb közlekedésföldrajzi adottságokkal rendelkeztek, hiszen volt autópályájuk. Alig egy tucat vállalkozás található a közép-dunántúli régióban és valamivel kevesebb Közép-Magyarországon. Mindössze hét vállalkozás képviseltette magát az Észak-Alföldön és csak néhány található a délföldi és a dél-dunántúli régió valamelyik ipari parkjában. A vállalkozásoknak ez a sajátos régiók szerinti megoszlása egyrészt összhangban van a közlekedési infrastruktúra területi fejlettségbeli különbségeivel. Másrészt ebből arra is következtethetünk, hogy melyek az ipari termelés súlyponti területei, amelyek az exportban is kiemelkedő szerepet játszanak. Továbbá az is feltételezhető, hogy az ezen vállalkozásoknak otthont adó ipari parkok viszonylag magas műszaki színvonalú infrastruktúrával rendelkeznek.

Az alapítási éveket tekintve a választ adó cégek nagyjából arányos eloszlást mutatnak az időben, mert az „egyik felüket” (52%) az 1990-es években, a „másik felüket” (43%) az ezredforduló után hozták létre. Tekintettel arra, hogy a cégek döntő hányada a rendszerváltozás után létesült, ezért nagyon valószínű az, hogy ezek a vállalkozások már „tudatosan”, objektíven mérlegelve, azaz a telephelyválasztási szempontokat, köztük a közlekedési adottságokat is alaposan megfontolva választottak telephelyet. Csupán csak 5%-uk kezdte a működését a rendszerváltás előtt, vagyis akkor, amikor a telephelyválasztásban a közlekedésföldrajzi fekvésnek, a szállítási költségeknek nem tulajdonítottak különösebb jelentőséget [1].

A vizsgált 83 vállalkozás tekintélyes hányada (közel 40%-a) transznacionális vállalatok magyarországi leányvállalata, amelyek teljes mértékben vagy nagyrészt külföldi tulajdonban vannak. Ezek a cégek egyben a legnagyobb foglalkozta-

tók is, mert az általuk alkalmazottak aránya az összes vizsgált vállalkozás teljes alkalmazotti létszámához viszonyítva eléri a 78%-ot. Ellenben a jelentős számú magyar tulajdonú vállalkozások csak az összes foglalkoztatott csekély részének (22%) ad munkát. Más kutatások tapasztalatai is azt igazolták, hogy a külföldi érdekeltségű ipari vállalkozások az ipari termelésben, az exportban és az árbevételben, lényegében az egész gazdaságban jóval nagyobb szerepet játszanak, mint a többségben levő és többnyire kisebb méretű hazai vállalkozások [2].

A felmérésben részt vett 83 vállalkozás foglalkoztatottainak a száma az alapítás óta 4249 főről 13 693 főre (3,2-szeresére) nőtt. Közöttük a részben vagy teljesen külföldi tulajdonú vállalatok 3353 főről 9813 főre növelték dolgozóik létszámát (közel 6500 fős emelkedés), míg a tisztán magyar tulajdonúak 896-ról 3880-ra (mintegy 3000 fős növekedés). A foglalkoztatásban betöltött eltérő szerepkör összefügg a vállalkozások méretével is. A külföldi érdekeltségű vállalkozások általában nagyobb méretűek, mint a hazaiak, amiért – többek között – a belföldi tőkeforrások szűkössége is okolható.

A külföldi érdekeltségű vállalkozások 1989 után jelentek meg hazánkban, és az elmúlt évtizedek különböző szakaszaiban kezdték meg tevékenységüket. Kezdetben főleg osztrák cégek hozták létre leányvállalatokat az országban. Több mint 75%-uk 2000 előtt telepedett le Magyarországon. A német tulajdonú cégek és a német-magyar vegyes vállalatok kétharmadát 1998 és 2002 között alapították. Tulajdonképpen a német nyelvterületről érkező befektetők a leggyakoribb tulajdonosai ma is az iparban létesített külföldi érdekeltségű vállalkozásoknak, ami számos tényezőnek (földrajzi közelség, történelmi múlt, nyelvismeret stb.) tudható be. Egy évtizeddel ezelőtt is jóval ritkábbak voltak az Európán kívüli, illetve a tengerentúli országokból származó tulajdonosoknak a beruházásai [3]. Az általuk létesített külföldi érdekeltségű vállalkozások többnyire szótan helyezkednek el az ország területén. Az USA cégei már az 1990-es évtized elején megjelentek, de a többi Európán kívüli ország (pl. Izrael) vállalatai csak jóval később, általában 2001 után kezdték meg tevékenységüket az ipari parkokban. A 2000-es évek elején a Magyarország európai uniós csatlakozását előkészítő

folyamat felgyorsulása nagyban hozzájárult e cégek számának növekedéséhez.

A külföldi érdekeltségű vállalatok térbeli „sűrűsödése” az M1-es és az M3-as autópályán könnyen elérhető nagyobb városok (Győr, Tatabánya és Gyöngyös, Nyíregyháza) dominanciáját mutatja. Ez nemcsak e városok jelentős ipari múltjából fakad, hanem abból is, hogy ezek a települések túlnyomórészt már a rendszerváltozás előtt is jól megközelíthetőek voltak autópályán. Így a rendszerváltozást követően tetemes előnnyel indultak a külföldi befektetők megnyeréséért kibontakozó versenyben. A jó közlekedési kapcsolatok, különösen az autópályák léte, ugyanis kitüntetett szerepet kapott a külföldiek telephelyválasztási döntéseiben. Budapest és agglomerációs övezetének hatalmas gazdasági vonzóereje szintén ösztönzőleg hatott a külföldi cégekre, hogy a legfejlettebb, legjobb minőségű közlekedési infrastruktúrát kínáló Közép-Magyarországon válasszanak telephelyet (pl. az izraeli TEVA Gödöllőn). Bár az igaz, hogy a tényleges termelő tevékenységet folytató cégek kevésbé preferálják a fővárost, többek között a drágább telekárak, szűkösebb építési lehetőségek és a magas munkaerőköltségek miatt. A ritka és fejletlen folyami kikötőkkel, valamint repülőtéri infrastruktúrával rendelkező, tenger nélküli Magyarország nem tud teljes mértékben eleget tenni a nemzetközi vállalatok magas műszaki és logisztikai követelményeinek. Ez alól csupán Budapest és a fő közlekedési tengelyek mentén fekvő nagyobb városok jelentenek kivételt, ahová szívesen telepítik a multinacionális vállalatok a termelőegységeiket (pl. az Audi Győrbe, a Coloplast Tatabányára, a Suzuki Esztergomba, a Lego és az Electrolux Nyíregyházára stb.).

3. KÖZLEKEDÉSFÖLDRAJZI ADOTTSÁGOK, SZÁLLÍTÁSIGÉNYESSÉG

A közlekedésföldrajzi adottságokat a vizsgált ipari parki cégek egy ötfokozatú kétpólusú differenciálskálán értékelték [5]. A kedvező közlekedéshálózati helyzet, mint telepítő tényező a megkérdezett vállalkozások 68,4%-a számára volt fontos, illetve kiemelkedően fontos szempont a telephelyválasztásban. Hiszen a hazai leányvállalatok csak a jó közlekedésföldrajzi adottságaik folytán tudnak „közvetlenül” és gyorsan (be)kapcsolódni a globális vállalati hálózatba. Ezek a cégek (pl.

az Opel Szentgotthárdon, a Lego Nyíregyházán) széles körű nemzetközi beszállítói kapcsolatokkal rendelkeznek. Ugyanakkor a megkérdezett vállalkozások 17%-ánál a közlekedési adottságok nem játszottak markáns szerepet a telephely kiválasztásában. Erre megválasztal a cégek különböző települési helyei szolgálnak. Voltak olyanok közöttük, amelyeknél a nyersanyaglelőhely határozta meg a telephelyválasztást, míg másoknál a piachoz való közelség. Azon vállalkozások körében sem kapott különösebb figyelmet a közlekedésföldrajzi helyzet, amelyek a lakóhelyen működtek vagy egy tradicionális nagyvállalat telephelyén jöttek létre. Ez utóbbi esetben a letelepedő vállalkozások megörökölték az adott régi, nagy múltú vállalat közlekedésföldrajzi helyzetét és közlekedési kapcsolatait.

Az ipari vállalkozások 79%-ánál a közút, elsősorban az autópályák bizonyultak a legfontosabbnak a telephelyválasztásban, míg a fennmaradó hányadnál a vasút és a légi közlekedés. Például az esztergomi Diamond Electric Magyarország Kft. vagy a gödöllői TEVA Magyarország Kft. a tengerentúli piaci kapcsolataikkal indokolták a választásukat, mert a légi közlekedés teszi lehetővé a leggyorsabb szállítást. Így a reptérhez való közelség elengedhetetlen volt számukra a telephely kiválasztásakor. Az, hogy a vasúti kapcsolatot nem tartották lényegesnek a telephelyválasztásban, azt legfőképp a vasút szervezeti rugalmatlanságával, alacsony színvonalú logisztikai szolgáltatásaival, valamint a viszonylag nagy szállítási költségekkel és a kedvezmények hiányával lehet magyarázni. Ebből viszont az is következik, hogy a teherforgalmuk lebonyolításában nem valószínű, hogy a vasút releváns szerepet játszik. Feltételezhető, hogy az iparvágányok forgalma, illetve jelentősége is csekély. Tulajdonképpen ezért sem kapott megkülönböztetett figyelmet az iparvágány használat vizsgálatunkban, de ezzel kapcsolatban a rendelkezésre álló internetes ipari parki források szolgáltatnak némi adalékot. Például az elmúlt évben Esztergomban a Suzuki készjármű-kiszállításainak csak 20%-át végezte a vasút. Több ipari park még ennél is szerényebb mértékben használja ki az iparvágányok meglétéből adódó vasúti szállítási lehetőségeket (pl. a General Electric Nagykanizsán), míg máshol (pl. a váci Toperini Ipari Parkban) az iparvágány-kapcsolat egyál-

talán nincs kihasználva. Vannak továbbá olyan ipari parkok is (pl. a sajóbábonyi, a nyíregyházi), ahol felszedték az iparvágányokat. Ugyanakkor a közúti közlekedést, az autópályákat leginkább preferáló cégek azok közül kerültek ki, amelyek a JIT (just in time) logisztikai rendszert alkalmazták (pl. Opel) vagy széles körű és földrajzilag is kiterjedt vevőkörrel rendelkeztek (pl. Mayer HW & SW Kft., ami különféle mérőberendezéseket is gyárt), vagy az áru gyorsan romló, ezért az eljuttatása a lehető legrövidebb időt követeli meg (pl. a húsipari Tantal Plus Kft.).

A felmérésben részt vett vállalkozások 77%-a nagyon szállításiigényesnek ítélte tevékenységét. Következésképp nagy a valószínűsége annak, hogy a telephely közlekedésföldrajzi adottságai számottevően kihatnak a cég sikeres működésére és jövedelmezőségére. Mindenképpen pozitívan értékelhető az a tapasztalat, hogy a kérdőívekre válaszolt cégek közel négyötödének a szállítási igényei összhangban vannak az ipari parkok közlekedési adottságaival. Ezzel szemben 21%-uk szerint nincs teljes harmónia az ipari parkok közlekedési adottságainak és közlekedési infrastruktúrájának fejlettsége, valamint az adott ipari parkban levő vállalkozás közlekedési kapcsolatai és elérhetősége között. (Tulajdonképpen elégedetlenek az adott ipari park közlekedési infrastruktúrájával.) Ezek a cégek felsorolták azokat a hiányosságokat, amelyeket ki kell küszöbölni, és meghatározták azokat a területeket, amelyeket fejleszteni kell. Az általuk említett leggyakoribb problémák alapján a következők állapíthatók meg:

- számos ipari park bejáratától távol vannak az autópályák lehajtói vagy hiányzik az autópályakapcsolat (pl. Ózdi Ipari Park, Kaposvári Ipari Park);
- az ipari parkokat és a főutakat (autópályákat) összekötő utak általában keskenyek és a minőségük sem megfelelő, mert a nagy teherforgalom miatt jelentősen leromlott az állapotuk. Ez kedvezőtlenül hat a szállított áruk minőségére is, azok sérülését eredményezhetik;
- az ipari parkok jelentős részének a belső úthálózata rossz minőségű, ráadásul hiányoznak a járdák és a kerékpárutak is, de néhol a települési úthálózat is hasonlóan gyenge színvonalú (pl. Zirci Ipari Park);
- kedvezőtlen, hogy sok ipari park közösségi köz-

lekedési kapcsolata rossz (pl. Felsőzsolcai Ipari Park), ezért a dolgozók bejárása gyakran problémákba ütközik.

- A közlekedéssel összefüggő szükséges fejlesztések az ipari parkon belül és azon kívül, amelyeket az egyes vállalkozások megjelöltek az alábbiak:
- a bekötőutak és/vagy felhajtók, illetve közvetlen autópálya kapcsolatok kialakítása (pl. a biatorbágyi Rozália Ipari Park esetében);
 - az elkerülő utak építése (pl. a Győrben, Kalo-csán, Gödöllőn levő ipari parknál);
 - a gyorsforgalmi úthálózat fejlesztése, autópálya kapcsolat kialakítása, autóutak fejlesztése (pl. az Ózdi Ipari Park esetében);
 - a közösségi közlekedési lehetőségek megteremtése (pl. a Nagykanizsai Ipari Parknál és a Gyöngyösi Ipari Parknál);
 - az utak karbantartása, állapotuk javítása, szélesítése;
 - parkolók létesítése az ipari parkok területén.

Nemcsak a jövőben esedékes fejlesztésekre kérdeztünk rá, hanem azokra is, amelyeket a vállalkozások az ipari parkba való betelepedésük óta a saját költségük terhére és úgymond „kapun belül” elvégeztek. A „tipikusnak” tekinthető fejlesztési feladatok, beruházások lényegében két célt szolgáltak: egyrészt a közlekedési kapcsolatok javítását, másrészt a szállítási költségek csökkentését. Az előbbiekre új telephelyek létesítése, telephelyváltás, híd, parkoló és kamionforduló építése, valamint iparvágány kialakítása, illetve meghosszabbítása tartozott. Az utóbbiakhoz pedig költséghatékonyabb járműflotta beszerzése, a logisztikai rendszer újragondolása, logisztikai partnercseré, a fuvarszközök és a szállítási igények összehangolása sorolható.

Arra is választ kerestünk a felmérés során, hogy az elmúlt időben az adott vállalkozás mennyit költött a felmerült problémák, a kedvezőtlen adottságok kiküszöbölésére vagy enyhítésére. A cégek 42%-a azt válaszolta, hogy sem a közlekedési kapcsolatok fejlesztésére, sem a szállítási költségek mérséklésére nem költött, ami részben a szándék, részben a gazdasági válság következménye lehet. Míg 58% törekedett a közlekedési kapcsolatok javítására, továbbá a járműparkot kedvezőbb fogyasztású eszközökre cserélték, miáltal a költségeket is sikerült csökkenteni.

Fény derült az empirikus kutatásból arra is, hogy a cégek a leginkább az ipari parkon belül, azaz a „kapun belüli” kapcsolataikat és megközelíthetőségüket fejlesztették. Az ipari parkon kívüli, vagyis a „kapun kívüli” elérhetőség és közlekedési adottságok javítására (pl. parkoló létesítése, útpítés, útjavítás) csak kevesen vállalkoztak. Ez alapján véve abból a hozzáállásból fakad, hogy a vállalkozások tekintélyes része az államtól és/vagy az önkormányzattól, tehát mástól várja az ipari parkok közlekedési adottságainak fejlesztését, a gondok megoldását, mivel azt azok feladatának tekintik. S hogy mennyire „jogos” ez az elvárás, annak megítélése nem feladatunk. Az azonban bizonyos, hogy számottevően függ az ipari park tulajdonosától és a helyi önkormányzat hozzáállásától is, hogy milyen infrastrukturális fejlesztések, beruházások valósulnak meg egy-egy ipari parkban vagy azzal összefüggésben az adott településen.

A vállalkozások tevékenységük jellegéből eredően jelentős beszállítási (input) és kiszállítási

(output) forgalmat bonyolítanak le a nyersanyagok beszerzésével és a késztermékek piacra juttatásával. A felmérésben részt vett vállalkozások 36%-a a nyersanyagokat a hazai piacon szerzi be és a késztermékeket is többnyire ott értékesíti. Az összes cég közel egynegyede hazai forrásból, hazai piacra termel, emiatt a nemzetközi piacon nem jelennek meg. A döntő hányaduk magyar tulajdonban van és az Észak-Dunántúlon kívüli területeken gyakoribbak [2]. Mindazonáltal a cégek 64%-a szorosan kapcsolódik a globális gazdaságba akár importálóként, akár exportálóként. Ezeknek a cégeknek csaknem kétharmada külföldi érdekeltségű, ami azt jelenti, hogy részben vagy teljesen külföldi tulajdont képeznek. Ezek főként a Győr-Budapest-Gyöngyös közötti közlekedési tengely mentén levő ipari parkokban találhatók. Mindez pedig annak a következménye, hogy jónéhány transznacionális vállalat itt hozta létre magyarországi leányvállalatát, amelyek mint a globális gazdaság lokális megtestesítői működnek.

1. táblázat. Az input teherforgalom szezonálitása

Ipari park és vállalat neve	Az input teherforgalom		A havi input teherforgalom	
	havi maximuma	havi minimuma	maximuma	minimuma
	tonna		hónap	
Nyíregyházi IP – Electrolux Lehel Kft.	8100	5300	május	január
Nagyatádi IP – Bagó és Társa Kft.	6500	100	július	január
Nyíregyházi IP – LEGO Manufacturing Kft.	6000	3000	július	december
Tatabányai IP – AGC Glass Hungary Kft.	5000	2500	március	augusztus
Kalocsai IP – Első Duna-Kavics Kft.	2816	87	május	január
Kaposvári IP – Videoton Elektro-PLAST Kft.	1100	400	december	február
Sajóbábonyi IP – Eurofoam Hungary Kft.	1000	800	szeptember	február
Gödöllői IP – TEVA Magyarország Zrt.	950	730	december	július
Győri IP – PROPEX FABRICS Magyarország Termelő Kft.	916	249	március	április
Várpalotai IP – AHI Roofing Kft.	650	200	január	december

Forrás: 2011 évi felmérés alapján szerkesztve.

2. táblázat. Az output teherforgalom szezonálitása

Ipari park és vállalat neve	Az output teherforgalom		A havi output teherforgalom	
	havi maximuma	havi minimuma	maximuma	minimuma
	tonna		hónap	
Nyíregyházi IP – LEGO Manufacturing Kft.	15000	8500	augusztus	december
Nyíregyházi IP – Elektrolux Lehel Kft.	7900	4900	június	december
Nagyatádi IP – Bagó és Társa Kft.	6500	100	július	január
Tatabányai IP – AGC Glass Hungary Kft.	3900	3000	március	augusztus
Kalocsai IP – Első Duna-Kavics Kft.	2258	264	május	január
Kaposvári IP – Videoton Elektro-PLAST Kft.	1650	550	november	március
Sajóbátonyi IP – Eurofoam Hungary Kft.	1000	800	október	február
Gödöllői IP – TEVA Magyarország Zrt.	910	690	február	augusztus
Várpalotai IP – AHI Roofing Kft.	900	0	szeptember	január
Győri IP – PROPEX FABRICS Magyarország Termelő Kft.	752	323	január	április

Forrás: 2011 évi felmérés alapján szerkesztve.

A különböző országokban levő telephelyek közötti nyersanyag- és félkésztermék-forgalom szükségessé teszi a gyors kapcsolattartást, amihez elengedhetetlen a jó megközelíthetőség, illetve a jó közlekedési infrastruktúra. A vállalkozások export és import kapcsolatai összhangban voltak az ország fontosabb kereskedelmi partnereivel. A be- és kiszállítások fő területét az EU-tagállamok alkották. Ezekon kívül a vizsgált vállalkozások még az USA-val, Kanadával, Kínával, Izraellel, Oroszországgal és Ukrajnával álltak kapcsolatban.

Az előzőeken túlmenően nemcsak a ki- és beszállítások területi vonatkozásait elemeztük, hanem a szállított anyag mennyiségét és időbeli megoszlását is. Ezen vizsgálat alapjául a legnagyobb input és output forgalmú cégek szolgáltak. A két csoport cégei megegyeztek, különbség csak a sorrendjükben volt, ami abból eredt (attól függött), hogy a beszállított anyagokból milyen mennyiség került kiszállításra. Ezt pedig az adott vállalkozás

tevékenysége határozza meg. Ahol általában nagy volt a beszállítás, ott a kiszállítás is hasonló méreteket öltött. Arra a kérdésre, hogy az éves input-output teherforgalom egy-egy vállalat esetében mennyire van egyensúlyban, az összes szállítási volumen adhatott volna megnyugtató választ, azonban ilyen jellegű adatgyűjtésre nem került sor, mivel a vállalkozások ezt az információt egyáltalán nem adják ki, ugyanis abból már pontosabb következtetések vonhatók le a vállalkozás forgalmára (1. és 2. táblázat).

A be- és kiszállításuk volumenértékei arra utalnak, hogy jelentős teherforgalmat bonyolítanak le, ami jónéhány kamion és egyéb teherjármű megjelenését eredményezi a közúti forgalomban, mivel leginkább a közúti szállítást preferálják. Az, hogy ténylegesen hogyan alakul egy-egy cég esetében a szállított áru mennyisége több tényezőtől (pl. a cég tevékenységének jellege) függ. Például voltak olyan cégek, ahol a be- és kiszállítás volumene csaknem azonos volt, ide sorolható pl. az

Eurofoam Kft. A szezonális termelésnél nagyobb volt a különbség a be- és kiszállítás volumenében pl. az Első Duna-Kavics Kft-nél.

A forgalom volumene időben is változó. A vállalkozások tevékenysége, a termékeik iránti kereslet ideje nagymértékben determinálja, hogy mikor nagyobb és mikor kisebb a szállítás volumene. Jó példa az Elektrolux Kft. termékei, miután a hűtők iránt nyáron nő meg a kereslet, ezáltal akkor éri el a maximumot a szállítás volumene. A gyógyszergyártó TEVA Magyarország Zrt. szállítási tevékenysége a téli hónapokban érte el a maximumát, mert akkor gyakoribbak a megbetegedések. Ennél fogva a gyógyszerek iránti kereslet és forgalom ekkor nő meg, amihez igazodik a cég logisztikai rendszere is.

A vállalkozások döntő többsége – függetlenül a tulajdonosok nemzeti hovatartozásától – saját logisztikai részleggel rendelkezik, amely meghatározó szerepet játszik a szállítmányozási feladatok ellátásában. Így nem csoda, hogy a logisztikai feladatok ellátásának színvonalával elégedettek voltak. Ugyanakkor több vállalkozás is jelezte, hogy külső, de az ipari parkon belül működő logisztikai cég bonyolítja le a szállításait. Azok, amelyek nem voltak elégedettek a logisztikai kiszolgálással, főleg olyan tényezőkre panaszkodtak, amik a vállalatokon kívül jelentkeztek (pl. nehézkes parkolás, nem megfelelő minőségű út, hiányzó, közlekedést segítő táblák stb.).

4. ÖSSZEFOGLALÁS

A felmérés során nyilvánvalóvá vált, hogy a vállalkozások több mint 80%-a elégedett az adott ipari park közlekedéshálózati helyzetével és az

ottani közlekedési infrastruktúrával. Ez azonban nem jelenti azt, hogy ne lennének olyan gondok, amelyeket ki kell küszöbölni a zavartalan működés érdekében. Szintén általános tapasztalat volt, hogy az ipari parkok közlekedési kapcsolatainak, illetve közlekedési adottságainak előnyös vonásai makroszintűek, vagyis országos léptékűek, míg a hátrányok inkább mikroszintűek, azaz az adott ipari parkhoz és vállalkozásaihoz vagy tágabban az adott településhez kapcsolódnak. A felmerült problémák orvoslása nagyban hozzájárulna ahhoz, hogy a vállalkozások elégedettebbek legyenek az ipari park nyújtotta közlekedési adottságokkal. Ez pedig minden bizonnyal nagyon előnyösen hatna a cégek működésére, hatékonyságuk és versenyképességük növekedésére is. Sőt, az ipari termelés területi folyamatait és az ipar tér szerkezetét sem hagyná érintetlenül.

FELHASZNÁLT IRODALOM

- [1] Barta Györgyi – Enyedi György: Iparosodás és a falu átalakulása. Budapest, Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, 1981. 207 p.
- [2] Kiss Éva: Területi szerkezetváltás a magyar iparban 1989 után. Budapest-Pécs, Dialóg Campus Kiadó, 2010. 224 p.
- [3] Kiss Éva: A magyar ipar térszerkezeti változásai. *Földrajzi Értesítő* 2002/3–4. szám p.347–365.
- [4] Kiss Éva – Tiner Tibor: A hazai ipari parkok közlekedési kapcsolatai. *Közlekedéstudományi Szemle* 2012/6. szám. p.50-61.
- [5] Kovács András-Tiner Tibor: Közlekedés, szállítás és telekommunikáció az ipari parkok vállalkozásainál. In: Kiss É. szerk.: A hazai ipari parkok különböző dimenzióban. Budapest-Pécs, Dialóg Campus Kiadó, 2013. pp.90-109.

E számunk lektorai

Dr. Gulyás András
Dr. Katona András
Dr. Tóth László
Dr. Várlaki Péter